



UÁQUIRI

Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia

UÁQUIRI - PPGGEO, v. 1, n. 1, p. 166-175, ano 2019.

Home page: <https://periodicos.ufac.br/revista/index.php/Uaquiri>



ISSN impresso: 1806-0218

TERRITÓRIOS E TERRITORIALIDADES: RIO BRANCO A ASSIS BRASIL E AS TRÊS FRONTEIRAS - " BOL-PE-BRA " (Relato de experiência)

Jones Dari Cloeurr^{1*}

¹Professor do Departamento de Geografia/UFAC, Rio Branco, Acre, Brasil.

*jonesdari@hotmail.com

Publicado em 2003, p.179-190. Republicado em dezembro de 2019

DOI:

1. Relato

Dias 22 e 23 de fevereiro de 2003. Aulas de campo com alunas e alunos da disciplina de Geografia Política. 4º período do curso de Geografia.

A passagem sobre a ponte do rio Acre, do centro de Rio Branco ao bairro do Segundo Distrito, indicava que as chuvas dos últimos dias haviam sido imensas, pelo grande volume d'água que corria no leito do rio. Ademais, a paisagem que se formava, no contraste entre as altas águas e a rua Eduardo Assmar, com as fachadas dos prédios restaurados, era de uma beleza ímpar.

O rio Acre, além desse primeiro relance na saída da cidade de Rio Branco, também nos "acompanharia" até nosso destino: Assis Brasil, fronteira com Bolívia e Peru. No ponto das três fronteiras reencontraríamos o rio, agora não mais separando partes de uma cidade como na capital acreana, mas três países. Vale dizer que esse local das três fronteiras é único na medida que encerra o contato entre três territórios nacionais: Brasil, Bolívia e Peru. Mas, não é demais observar, que nas fronteiras entre o Brasil e onze países da América do Sul, outras oito tríplice fronteiras se formam: (do sul para o norte) com Uruguai e Argentina; com Argentina e Paraguai; com Paraguai e Bolívia; com Peru e Colômbia; com Colômbia e Venezuela; com Venezuela e Guiana; com Guiana e Suriname; e, com Suriname e Guiana Francesa.

Sabíamos que a "companhia" do rio Acre, inicialmente, estava sempre à nossa direita. Em direções opostas, seguíamos a rodovia BR-317 enquanto o rio, à quilômetros mais e menos, descia rumo à foz com o Purus, em Boca do Acre, cidade do sul do estado do Amazonas. Andávamos, portanto, à direita do rio, unia vez que os lados direito e esquerdo de qualquer curso d'água são definidos pelo seu curso na direção montante-jusante.

Os primeiros vinte e três quilômetros foram percorridos entre Rio Branco — em rumo sul — até a cidade de Senador Guimard. Dois aspectos nesse trajeto chamavam logo a atenção: as curvas da estrada e o grande número de "chácaras de fins de semana". A estrada com curvas abertas, mas muitas outras fechadas, associada à imprudência de alguns motoristas de carro, moto ou caminhão, tem provocado acidentes vários, também porque o fluxo de pessoas a pé e com bicicleta é expressivo. Sítios e muitas chácaras compõem a paisagem extra-rodovia. Por entre as chácaras algumas fazendas de gado bovino, que se multiplicam proporcionalmente à maior distância da rodovia. Em algumas chácaras via-se piscinas, grandes áreas gramadas e arborizadas, definindo um novo ordenamento à "desordem" da mata nativa. A idéia de limpo associada à idéia do não-mato. Daí o não-mosquito e o não-cobra: a reprodução do inundo urbano no campo com a vantagem de estar "perto da natureza", A paisagem, daí, ser em grande medida construída de asfalto e chácaras bonitas. E com muitas cercas e com muitos muros. Cercas e muros que indicam, que se a rodovia é um lugar de passagem, nas chácaras também pode-se apenas "passar os olhos", se não formos os seus donos ou convidados deles. A "natureza" nos fins de semana, portanto, não é para todos. Para a maioria existem os igarapés ou os clubes abertos, como o "Top 15", próximo cem metros do ponto de ônibus entre Rio Branco e Senador Guimard, indicando que com três reais se tem a oportunidade de passara domingo ao sol e na pequena lagoa. Mas se não levar a farofa de casa...

Ao longe, uma torre de rádio indica que estamos nos aproximando de Senador Guimard, popularmente conhecida por Quinari. Por ali a passagem é lenta, mesmo a distância não ultrapassando mais de três quilômetros: o número lombadas impressiona. O comércio local está quase todo centrado às margens da rodovia, ali transformada em avenida. A praça é lugar de encontro tanto para os moradores da cidade como para os habitantes do campo. Policiais militares conversam com pessoas de outro lado do destacamento militar; a fila em frente ao caixa eletrônico, em uma agência bancária, indica que "saiu o pagamento" de alguma instituição pública — porque o poder público aqui, como nas demais cidades acreanas, tem urna importante participação no mercado de trabalho -; uns compram coisas ali e outros vendem mercadorias acolá. A avenida-rodovia é também um lugar de encontro... Por outro lado, Quinari, em alguma

medida, aparece como um apêndice de Rio Branco: trabalha-se e estuda-se na capital; compra-se e vende-se na capital.

Há aproximadamente sete quilômetros da cidade de Senador Guiomard, em vez de seguirmos em direção ao sudeste, rumo a Plácido de Castro — às margens do rio Abunã e divisa com a Bolívia -, entramos em rodovia à esquerda — rumo ao centro-sul - em direção a Capixaba.

Se a "companhia" do rio Acre era urna constante a quilômetros da rodovia, agora, em vez de chácaras, eram as fazendas de gado bovino que moldavam a paisagem. Muito capim, muito gado, muita cerca e poucas casas, o que reflete em poucas gentes. A máxima "terras sem homens para homens sem terra", com a expansão da fronteira agropecuária a partir das décadas de 1960 e 1970, plasma-se no território em outra máxima: "terras sem homens para bois e vacas para a exportação". A mata adensada deu lugar a grandes pastagens, onde partes da floresta ainda podem ser detectadas em locais próximos a igarapés, ou pequenas baixadas onde se concentram algumas áreas de terras alagadas, onde o boi não vai e o capim não cresce. Outra manifestação de que ali a mata já foi a "rainha", é o número impressionante de castanheiras, cada uma aguardando, solitariamente, o seu próprio fim. E a morte "mora" ao lado, ali bem perto das castanheiras, que ainda teimam em continuar em pé, mortas ou quase mortas, jazem outras tantas castanheiras destruídas por "inanição". Protegidas por lei, a agonia que torna conta dos seres "racional", que cruzam a rodovia é reflexo da lenta "agonia" dessa espécie de árvores gigantes que, dispostas aleatoriamente, são "cruzes" viva-mortas, lentamente registrando o próprio fim. Na ausência de mata, o ciclo da polinização da castanheira não ocorre. "Cemitério de castanheiras", sem dúvida, é a melhor metáfora. Mesmo que não falem, a solidão das castanheiras denuncia que um modelo de ocupação — a territorialização do capital agropecuário, consorciado ao capital industrial e financeiro-monopolista é tanto a destruição da flora e da fauna acreanas quanto a destruição de territorialidades de gentes, em especial das gentes indígenas e seringueira. Que, no entanto, resistiram e ainda resistem. "Perímetro urbano". A placa de sinalização na rodovia indica a proximidade a outra cidade: Capixaba. Assim como Senador Guiomard, Capixaba surge às margens de uma estrada e não de um rio. (Aliás, a divisão entre, cidades de origem fluvial e rodoviária coloca-se como urna divisão razoável na medida que indica dois momentos da ocupação do território acreano: o primeiro, a partir da terceira parte do século XIX até meados do século seguinte, em especial pelas atividades ligadas à economia extrativista via rios – Acre, Purus e Juruá, principalmente – com a atividade gumífera; e, o segundo, a partir dos anos 1960-1970 com a ocupação dada pela

expansão da frente agropecuária acompanhando as rodovias, em especial as BR's 364 e 317, com a atividade pecuária do gado bovino. Rio Branco, Sena Madureira, Manuel Urbano, Feijó, Tarauacá, Cruzeiro do Sul, Rodrigues Alves, Mâncio Lima, Marechal Thaumaturgo, Santa Rosa do Purus, Assis Brasil, Brasiléia, Epitaciolândia. Xapuri. Plácido de Castro e Porto Acre, participam como exemplos do primeiro momento — mesmo com emancipações políticas mais recentes como Assis Brasil e Santa Rosa do Purus, de 1992 -, enquanto Acrelândia, Senador Guimard, Bujari, Capixaba pertencem ao segundo momento.

Ademais, em Capixaba, também as atividades comerciais concentram-se na avenida-rodovia central, como em Quinari. Mas parece haver uma diferença, pelo menos enquanto impressão inicial: se Senador Guimard está umbilicalmente ligada a Rio Branco, Capixaba apresenta uma maior autonomia, certamente também condicionada pela distância - aproximadamente setenta e sete quilômetros da capital. Mesmo desenvolvendo relações com outros municípios, as gentes de Capixaba parecem mais centradas sobre o próprio **lugar**, no pensar e fazer" a cidade e as relações. Depois de cruzar por outras lombadas, agora em Capixaba, retomamos o caminho rumo ao centro-sul acreano.

A paisagem continua muito igual àquela de antes da cidade de Capixaba. Muito pasto e muito boi; pouca gente viva e muita castanheira morta ou à “espera”. Alguns quilômetros adiante uma placa indica: "Estrada da Borracha a 90 km". É a indicação à estrada que dá acesso à cidade de Xapuri, a "princesinha do Acre". Xapuri rima com Chico Mendes, que rima com seringueiro, com movimento social e com os empates. Foi empatando "capangas" da expansão agropecuária, que seringueiras e seringueiros de Brasiléia e Xapuri, principalmente, desenvolveram um dos principais movimentos de contestação à "ordem do boi", em favor de uma ordenação territorial de respeito à territorialidade seringueira, construída concomitantemente à dominação e exploração patronal-seringalista: a resistência que nasce de relações humanas mais espúrias, a escravidão, aqui a "escravidão branca" ou a "escravidão por dívida". Chico Mendes foi morto no quintal da própria casa, porque para os donos do capital — aqui donos das grandes propriedades rurais – não existem limites ou fronteiras – daí a "privacidade" ser um valor eminentemente burguês. Se Chico foi morto, os matadores ainda vivem, assim como permanecem praticamente intactas as suas propriedades, próximas à "estrada da borracha": um grande latifúndio. Mas a entrada para a "princesinha do Acre" é deixada à nossa direita. Seguimos.

Ainda a paisagem continua muito igual. Os aproximadamente cinquenta quilômetros, que separam a entrada da "estrada da borracha" – acesso a Xapuri – e Epitaciolândia e Brasiléia,

indicam que a atividade agropecuária teve a rodovia BR-317 como "porta de entrada" no centro-sul acreano. Mais pastagens, mais bois e vacas, mais "cemitérios de castanheiras", menos gente...

O município de Eptaciolândia é um dos doze no Acre que tem fronteira com países vizinhos — Bolívia ou Peru. Neste caso com a Bolívia. O igarapé Bahia separa o território de Eptaciolândia do território de Cobija departamernto boliviano de Pando. Pela ponte, que separa os dois territórios, passam gentes e coisas. Muitas gentes e muitas coisas. O comércio de Cobija é extremamente mais acentuada que Eptaciolândia, em especial pelo comércio de produtos importados do Ásia, desde tênis e brinquedos a produtos eletrônicos e de informática. Muitos brasileiros trabalham em Cobija e todos os dias atravessam o igarapé Bahia pela ponte ou por inúmeras catraias que fazem o transporte tanto pelo igarapé como pelo rio Acre.

Sim, reencontramos o rio Acre, primeiro como limite entre as cidades de Eptaciolândia e Brasiléia e, em seguida, como o limite entre o Brasil e a Bolívia. Diferente de Rio Branco, aqui o rio Acre apresenta um volume d'água bem menor. Mas também diferente da capital – onde o rio divide a cidade – aqui o rio divide duas cidades brasileiras e divide urna delas de outro país. E também em Brasiléia, mesmo sem a existência de ponte entre esta e o país vizinho, catraias ao longo do rio transportam brasileiros para lá e bolivianos para cá. Lá e cá compra-se e vende-se coisas; lá e cá trabalha-se; lá e cá encontram-se e desencontram-se gentes... E lá e cá controla-se e fiscaliza-se quem vêm e quem vai: nos dois lados da sobre o igarapé Bahia, estão os fiscais e a polícia de ambos os países para “dizer”, sobretudo, que a lei também ali deve imperar. Porque trafica-se coisas, muitas coisas: brinquedos, relógios, compuatdores... Drogas. Muitas drogas. Porque o roubo de carros, motos e caminhões daqui valem algum dinheiro fácil do outro lado do Brasil. Assim como valem as prostitutas brasileiras e as prostitutas bolivianas. E prostituição tem pátria? Brasileiros daqui e bolivianos de lá trabalham. Trabalham muito. E tem pouco. De um lado o português e de outro o espanhol. Pequena diferença, na medida que as relações de exploração e de dominação aqui são intensas quanto lá.

Mas, seguimos. Tanto a passagem por Eptaciolândia quanto por Brasiléia é rápida. Em Brasiléia chamou-nos a atenção o cemitério – talvez pela nossa insistência sobre as castanheiras – agora com mulheres e homens mortos. A atenção se deu em função da altura do mato que tomava conta das sepulturas. Daí a relação com as chácaras entre Rio Branco e Quinari e entre os “cemitérios das castanheiras” e o cemitério das gentes. No primeiro caso o cuidado com a limpeza em relação ao mato nas chacáras é mais intenso que no lugar dos nossos mortos. No

segundo – e em sintonia com o primeiro – o cuidado com os lugares das castanheiras é proporcional ao cuidado com os lugares de nossos mortos: prepondera em ambos o descaso. Talvez, aqui, uma constatação de ordem temporal: o passado pouco ou nada mas importa, por isso nossa relação com nossos ascendentes mulheres e homens e nossos ascendentes flora e fauna, deve se curvar ao progresso, à ordem territorial que inclui bois e vacas e exclui mulheres e homens...

Mais centro e dezoito quilômetros nos separam de nosso destino. Entramos na “Estrada do Pacífico”, anuncia uma grande placa logo na saída da cidade de Brasiléia. Agora não mais seguimos à direita do rio Acre, mas à sua esquerda, ao mesmo tempo que nossa direção agora não se dá mais ao sul do estado do Acre, mas em direção ao leste. Mesmo na “Estrada do Pacífico”, a paisagem monótona das pastagens para o gado bovino persiste. No entanto, topograficamente, o terreno se apresenta mais ondulado, com pequenas colinas: aproximamos cada vez mais do contraforte andino. Também a "Estrada do Pacífico" indica que a relação com os países andinos tende a aumentar: algumas placas de sinais de trânsito em espanhol — principalmente aquelas que chamam a atenção dos motoristas sobre certos cuidados ao volante —, buscam expressar também que nossas relações podem e devem se fortalecer com os países americanos de colonização espanhola, ao mesmo tempo que a indicação ao Oceano Pacífico faz entender que as nossas relações com países asiáticos também devem se fortalecer.

Mas, poderíamos pensar em uma perspectiva geopolítica que também norteia a construção da "Estrada do Pacífico"? Em 1931 o General brasileiro Mário Travassos falava de um "heartland" sul-americano no planalto boliviano. reproduzindo para a América do Sul o que Halford Mackinder havia projetado para a Europa Oriental em 1904. Para este último, quem dominasse o "heartland" dominaria o "World-Island" (Europa, Ásia e África), e quem dominasse o "WorldIsland" dominaria o mundo.

Quem dominar a "Estrada do Pacífico" dominará a América do Sul? No entanto, mais que a idéia de domínio, as placas de orientação nos indicavam também a possibilidade de criação de relações mais intensas com os países hispânicos sul-americanos, aqui em especial com a Bolívia e com o Peru. A construção de uma geografia que envolvesse territorialidades do interior do continente (e não apenas aquelas secularmente desenvolvidas de frente para a Europa e depois para os Estados Unidos e de costas para nossos países vizinhos). E poucas e pequenas perguntas a alunos de qualquer escola ou universidade, rapidamente nos revelariam que conhecemos mais sobre as nações da Europa Ocidental e da América Anglo-Saxônica, do que sobre as nações latinas. (Quer arriscar? Então vai lá: [uma pergunta banal] qual a moeda

espanhola e qual a moeda peruana? Se você respondeu peseta para a espanhola você acertou. E a peruana?).

Na entrada da cidade de Assis Brasil, já foi possível perceber tanto a importância da "Estrada do Pacífico" – ou "Carretera del Pacífico" – como a possibilidade de integração entre Brasil, Bolívia e Peru. O "Monumento de Integração", com uma vista privilegiada sobre a cidade de Assis Brasil e também sobre o horizonte onde se "desenhavam" os territórios boliviano e peruano, com a bandeira dos três países tremulando, dava sinais da importância do corredor rodoviário ligando o Brasil ao Pacífico, mas que também contemplaria a Bolívia e o Peru.

Por outro lado, evidente estava que o monumento antecedia à obra final: a pretendida rodovia era apenas uma realidade no território brasileiro, enquanto em território peruano até a inexistência de uma ponte entre Brasil e Peru é logo perceptível, sem dizer que de Inãpari – do outro lado do rio Acre – à capital departamental de Puerto Maldonado, há aproximadamente duzentos e trinta quilômetros, a estrada ainda era precária e sem pavimentação. E dali até o Pacífico...

O contato mais próximo com a cidade de Assis Brasil deu-se como se estivéssemos chegando a qualquer outra pequena cidade, de pouco mais de dois mil habitantes – outra metade disso forma a população rural do município, portanto, um terço da população total. Muitos pequenos e alguns médios comércios, a praça, a quadra poli-esportiva, alguns bares, uma agência bancária, o posto dos Correios, uma escola próxima, casas e gentes. Era a rua principal. O fim da rua, em declive, indicava o caminho do rio Acre, reencontrado agora como linha limítrofe entre os três países. Se a rua principal de Assis Brasil era calçada e mais algumas outras próximas, a maioria das ruas eram de terra. Foi uma destas últimas que nos "levou" à "Praça das Três Fronteiras", à margem esquerda – brasileira – do rio. Do outro lado a Bolívia e, há uns trezentos metros, era nos indicado o igarapé Javali como o divisor entre a Bolívia e o Peru. Estávamos ali de frente para as três fronteiras, extasiados. Nas canoas que cruzavam os rios seguiam mulheres e homens, completamente indiferentes àqueles limites e ao nosso entusiasmo. A novidade é sempre para alguém e, neste caso, para o "estrangeiro". "Estrangeiros" acreanos em "sua" própria terra.

Sem ponte e pelo volume de água do rio – mais que o normal em função da chuva dos últimos dias, ainda menor que o volume visto no "mesmo" rio entre Epitaciolândia e Brasiléia e incomparável ao volume do rio em Rio Branco -, a passagem para a Bolívia se deu através de

catraias (a catraia brasileira era motorizada, enquanto a boliviana era conduzida por braços e remos!).

No desembarque na pequena praia de areia, na Bolívia, defrontamos-nos com uma placa de boas-vindas: "Benvenido a San Pedro de Bolpebra" (Bolpebra que poderia ser substituído por "três fronteiras": Bol-ívia, Pe-ru e Bra-sil. A alguns metros dali, quatro-cinco casas enfileiradas de frente para o rio, em que seus cômodos primeiros foram transformados em comércio de produtos importados: uma reprodução miniaturizada de Cobija. Principalmente crianças vendiam as mercadorias. Ao lado da primeira loja, numa área aberta e coberta, alguns adolescentes jogavam "totó". O fenótipo andino das crianças e dos adolescentes, ao lado da fala, também indicavam que não mais estávamos no Brasil.

Dali seguimos beirando o rio até o vilarejo de San Pedro de Bolpebra. Andando por uma trilha entre barro e mato, estávamos "marcando" o território do outro. O Brasil estava do outro lado do rio, a pouco mais de trinta metros. Mas um certo sentimento de estranhamento era perceptível, ao mesmo tempo que a idéia de invasão parecia tomar conta de nós. E era ali, bem próximo do Acre e do Brasil. A chegada ao pequeno vilarejo de San Pedro de Bolpebra — aproximadamente vinte casas e uma escola — realçou a percepção primeira da grande pobreza na qual a comunidade está inserida. Um menino traz fncados em uma vara uns dez peixes mandim. Outros meninos e meninas menores brincam próximos das casas. Alguns porcos procuram comida. Muitas roupas estendidas nos varais. Fogões de barro. Casas de madeira. Muita lama.

Em que tempo estão os moradores de San Pedro de Bolpebra. Os limites fronteiriços marcam tempos sociais distintos. Os mesmos limites, por isso, separam temporalidades e territorialidades assimétricas. Seria ali o tempo ainda permeado pelo rio? As relações entre as gentes e suas plagas seriam ainda mediatizadas por relações de tempos distantes? As perguntas são nossas. Os pré-conceitos também. A atribuição para San Pedro de Bolpebra da existência de uma territorialidade "arcaica" ou "atrasada", daria-se em contraponto à nossa territorialidade "moderna" e "avançada"? Contra o perigo do relativismo, é possível dizer que as temporalidades e territorialidades – o vivido no tempo e no território – do "eu" e do "outro" se interpenetram. Porque o "eu moderno" se dá na relação com o "outro atrasado", que ainda pode resvalar para um certo maniqueísmo grotesco. Não há bem ou mal. Há relações de tempos e de territórios onde e quando mulheres e homens vivem, sobrevivem.

A territorialidade em San Pedro de Bolpebra parece ser permeada por relações, entre comunidade e território, em que a atividade agrícola se apresenta como central. Uma

territorialidade comunitária-camponesa, portanto. Mas, ainda, uma territorialidade bastante permeada pelas relações com o rio, tanto como sustento como transporte. Daí uma territorialidade comunitária-camponesa-ribeirinha. A constituição de um território comunitário, há aproximadamente cem metros do leito do rio – diferente de anos anteriores em que as casas estavam à beira do curso d'água repôs a relação com o rio e com a terra, mas sem destruir nem uma, nem outra. Modificaram-se. Há precariedade infra-estrutural em San Pedro de Bolpebra; há "descuidos" por parte do governo; há remunerações aviltantes para os professores da escola de ensino fundamental; há dificuldades de acesso... São aspectos que não invalidam – pelo contrário reafirmam; mesmo aspectos que devem ser duramente criticados pelo descaso das autoridades públicas que, também ali, atendem mais os interesses de classes dominantes que dos trabalhadores – a construção de experiências e vivências daqueles bolivianos com aquela parte do chão e aquela parte do rio. A constituição de um modo de vida que é, de alguma forma, menosprezado por territorialidades – e temporalidades – outras, como, por exemplo, na dificuldade de alunas e alunos bolivianos dali serem "aceitos" por alunas e alunos brasileiros, em Assis Brasil – parte das relações de alteridade em área de fronteira, sem impedir, de fato, que os daqui, os dali e os de acolá transitem por territórios que não lhes pertencem...

Acolá está Iñapari, no Peru. Separada de Assis Brasil pelo rio Acre e de San Pedro de Bolpebra pelo igarapé Javali, Iñapari reúne mais de mil pessoas que se dedicam ao comércio de produtos importados – com mais intensidade que o comércio boliviano vizinho – agricultura, serviços de controle, fiscal e legal na fronteira, serviços públicos como escola, posto de saúde e prefeitura. A praça, ao centro, e em sua volta algumas ruas num aglomerado de casas, lojas, igrejas, escola, biblioteca, quadra de futebol. No centro da praça um quiosque típico das "cidades do interior" – uma possível territorialidade comunitária-citadina-interiorana. As relações dali com Assis Brasil são mais intensas, tanto pelo maior número de pessoas quanto pela maior movimentação comercial. Alguns carros e motos velhos estacionados e circulando pelas ruas, indicam que a renda da maioria é baixa, mesmo que maior se comparada aos moradores São Pedro de Bolpebra.

Num continuum de desenvolvimento econômico e tecnológico, Assis Brasil se destaca. Maior concentração comercial, financeira, de lazer e de serviços públicos – menos o comércio de importados concentrado nos dois lugares anteriores, maior em Iñapari e menor em San Pedro de Bolpebra. Assis Brasil assume a centralidade das "três fronteiras". A "Estrada do Pacífico", brasileira e pavimentada, vai até ali. O desenvolvimento urbano é acentuado se comparado aos outros dois territórios estrangeiros. A construção da rodovia Brasília-Assis Brasil tem

acelerado a chegada de mercadorias, informações e serviços. A expectativa frente à construção da parte peruana da rodovia até o Pacífico, ativa o interesse de empresários locais e extra-locais e do poder público. Uma outra territorialidade-comunitária-ribeirinha-citadina-interiorana, parece ser atravessada por outra com maior poder de "persuasão". A velocidade da rodovia desativou o transporte fluvial à longa distância entre Assis Brasil e Brasiléia. As idéias de "progresso" e de "desenvolvimento" permeiam imaginário coletivo com a "Estrada do Pacífico". Projetos de desenvolvimento local e sustentável vêm à tona. A grandiosidade do "Monumento de Integração" entre Brasil, Bolívia e Peru, na entrada da cidade, acirram a perspectiva de inserção do município no "mundo moderno".

Uma outra territorialidade está fincada no centro e na periferia das "três fronteiras": a indígena. Literalmente no centro, em território assis-brasilense e entre a margem do rio Acre e a cidade propriamente dita, em quatro a cinco casas erguidas do chão, contra a possibilidade de inundação das águas do rio, famílias de índios Jaminawa reconstróem um território para além da aldeia. Historicamente nômades, e na "lama" que encontram um lugar que os aproxima de Assis Brasil, de San Pedro de Bolpebra e de Inãpari. Próximos e ao mesmo tempo distantes. Resistem à imposição de temporalidades e de territorialidades boliviana, peruana e brasileira. Estigmatizados aqui, ali e acolá, situam-se entre territorialidades da inclusão-exclusão. A inclusão pode fazer com que renunciem a uma territorialidade própria. A exclusão pode levá-los a sucumbirem enquanto povo. Entre o rio e Assis Brasil, um território de tensão entre humanidades. Humanidades hierarquizadas que extrapolam o território brasileiro e se reproduzem entre Assis Brasil, San Pedro de Bolpebra e Inãpari.

Todo movimento de tensão é também um movimento de reconstrução de tempos e de territórios. Quiçá índias e índios, bolivianas e bolivianos, peruanas e peruanos e brasileiras e brasileiros, possam reconstruir temporalidades e territorialidades respeitadas, solidárias e justas.

Nosso retorno e passagem pela ponte que liga o Segundo Distrito e o centro de Rio Branco, acompanha a passagem do dia para a noite do domingo. Na segunda-feira seremos todos embalados pelo cotidiano do trabalho, do estudo, da família, do trânsito, do comprar e do vender. Mas, olhando para o rio, percebemos que já não somos os mesmos que por ali passaram trinta horas antes. Em nosso reencontro, pudemos perceber que se suas águas já são outras, como também somos outros após a busca de compreensão de territórios e territorialidades entre Rio Branco, Assis Brasil e as três fronteiras - "BOL-PE-BRA".